

Zum Referentenentwurf TEHG-Europarechtsanpassungsgesetz 2024 des BMWK

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschiffahrt. Im Rahmen der Interessensvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.

Der ADAC e. V. bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz für das TEHG-Europarechtsanpassungsgesetz 2024 und nimmt wie folgt Stellung:

Der ADAC bekennt sich ausdrücklich zu den nationalen und den europäischen Klimazielen. Dies gilt insbesondere für den Verkehrsbereich. Aktuell beobachtet der ADAC jedoch mit Sorge, dass sich dieser noch nicht auf dem gewünschten Entwicklungspfad zur notwendigen Treibhausgasminderung befindet. Es gilt, die Emissionsreduktion noch ambitionierter voranzutreiben. Dabei müssen Verbesserungen der Angebotsseite wie auch Anreize auf der Nachfrageseite genutzt werden, um schneller und effizienter Minderungseffekte zu erreichen. Die CO₂-Bepreisung setzt auf beiden Seiten an, sie macht den Einsatz neuer Technologien wie auch die Reduktion von CO₂-Emissionen wirtschaftlicher. Der Emissionshandel gilt als besonders vorteilhaftes, treffsicheres und effizientes Instrument und stellt daher nicht ohne Grund ein maßgebliches Kernstück der europäischen Klimapolitik dar.

Aus Verbrauchersicht ist der Emissionshandel relevant, da er nach und nach fossile Antriebsstoffe verteuert und dadurch eine Lenkungswirkung auf der Nachfrageseite hin zu CO₂-armer und klimaneutraler Mobilität entfalten soll. Zugleich entstehen Anreize auf Seiten der Produzenten und Dienstleister, das Angebot an Energie und Verkehrsdienstleistungen schrittweise auf Klimaneutralität umzustellen. Aus Sicht des ADAC ist es daher zwingend notwendig, das Angebot an bezahlbarer klimafreundlicher Mobilität auszuweiten und für alle verfügbar zu machen.

Im Sinne einer effizienten Erreichung von Klimazielen begrüßt der ADAC die mit dem TEHG-Europarechtsanpassungsgesetz geplante nationale Umsetzung der novellierten ETS-Richtlinie¹, mit der die notwendigen nationalen Voraussetzungen für die Weiterentwicklung des Europäischen

¹ Die novellierte ETS-Richtlinie (Richtlinie (EU) 2023/959 vom 10. Mai 2023 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG) wurde als wesentlicher Teil des „Fit For 55“-Pakets verabschiedet und am 16. Mai 2023 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Mit der ETS-Richtlinie wird nicht nur der bisherige Europäische Emissionshandel (ETS I) reformiert, sondern auch der Brennstoffemissionshandel für die Emissionen im Straßenverkehr, den Gebäuden und den Industrie- und Energieanlagen, die aufgrund ihrer Größe nicht unter den EU-ETS 1 fallen (ETS II), zum 01.01.2027 eingeführt.

Emissionshandelssystem geschaffen werden. Es enthält u.a. Anpassungen beim Luftverkehr im ETS I (Verschärfung des CO₂-Abbaupfads, Einbezug der Nicht-CO₂-Emissionen) und im Straßenverkehr die Überführung des nationalen CO₂-Preises nach Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) in den europäischen Emissionshandel (ETS II).

Um Klimaschutz im Verkehr ab 2027 effizienter zu machen, wird der CO₂-Preis EU-weit auf den Sektor Verkehr ausgedehnt und der Preis durch den Handel der Rechte volatil, also bestimmt durch Angebot und Nachfrage. Um die bisher schon dem CO₂-Preis unterworfenen Sektoren (ETS I) nicht zu überfordern, wird aber zunächst für die Sektoren Verkehr, Gebäude u.a. ein eigenes Handelssystem – der ETS II – etabliert.

In Deutschland soll der ETS II im Wesentlichen den nationalen Brennstoffemissionshandel (BEHG) ablösen. Die Richtlinie war ursprünglich bis zum 30.06.2024 in nationales Recht umzusetzen. Die entstandene Verzögerung hat Einfluss auf die Umsetzbarkeit von Vorgaben ab 2026. Die Details, wie genau der nationale Brennstoffemissionshandel nun in den ETS II überführt wird, sollen zu einem späteren Zeitpunkt über Verordnungen geregelt werden, für die **Verordnungsermächtigungen** (siehe RefE §4 (2) und (4), §5 (2), §6 (5), § 7 (4) und (5), §10 (3), §11 (2) und (3), §12 (5), §14 (5), §15 (2), § 23a (2)) im Gesetzentwurf vorgesehen sind. Die Vorgaben für den Übergang sollten aus Sicht des ADAC zeitnah konkretisiert, kommuniziert und umgesetzt werden.

ETS I - Luftverkehr

In der novellierten Version des EU ETS I und somit auch im Entwurf des TEHG-Europarechtsanpassungsgesetzes ist für den Luftverkehrssektor geplant, dass nicht nur CO₂-Emissionen bepreist werden sollen, sondern auch klimarelevante Nicht-CO₂-Effekte. Diese haben beim Luftverkehr bisher einen höheren Anteil als bei anderen Verkehrsmitteln. Der ADAC begrüßt die Berücksichtigung im Sinne des Klimaschutzes und dass dabei nicht starr ein Faktor für die Nicht-CO₂-Effekte auf die CO₂-Mengen der Airlines multipliziert werden soll. Allerdings erscheint der Start der Berichtspflicht im kommenden Jahr sehr ambitioniert. Es sollte ein realistischer Zeitplan mit umsetzbaren Maßnahmen geschaffen werden, um die Klimawirkung des Luftverkehrs nicht nur zu bepreisen, sondern auch senken zu können. Derzeit werden 100 Testflüge durchgeführt, um die Entstehung von Nicht-CO₂-Effekten im Luftverkehr besser zu verstehen und alternative Routen mit reduzierter Klimawirkung zu planen.

Angesichts der erwartbaren Umsetzungsprobleme besteht die Gefahr, den Luftverkehr und damit die Flugreisenden mit erheblichen Mehrkosten zu belasten, bevor die Datenlage valide ist. Ein solches Vorgehen würde nicht hinreichend berücksichtigen, dass beim Luftverkehr, im Gegensatz zu anderen Sektoren innerhalb und außerhalb des Verkehrs, Nicht-CO₂-Werte in den Emissionshandel einbezogen werden sollen. Für den Verbraucher würde dies eine Mehrfachbelastung der Ticketpreise für Klimaschutz bedeuten, da die klassische CO₂-Bepreisung im EU ETS I, die Einführung der SAF-Quote und die deutsche Luftverkehrsteuer angelastet würden. Die Nicht-CO₂-Effekte könnten durch den vermehrten Einsatz von SAF bzw. PtL deutlich gesenkt werden, deshalb sind die Rahmenbedingungen für den Hochlauf von SAF/ PtL zu stärken und verlässlich zu gestalten. Nur wenn hier zusätzliche Investitionen in die Herstellung für die Wirtschaft attraktiv sind, wird sich die Klimawirkung des Luftverkehrs langfristig verbessern.

Bestehende Regeln für besondere Einsatzfelder des Luftverkehrs sind fortzuführen. Für das Gesundheitswesen würden spürbare Mehrkosten entstehen, wenn die Luftrettungsflüge nicht aus dem Anwendungsbereich ausgenommen werden. Der ADAC begrüßt deshalb den Fortbestand der Ausnahmen in Teil A Abschnitt 2 Nr.33 des Anhangs I (RefE S.56). Jedoch ist §29 Abs. 2 des Referentenentwurfs hinsichtlich der Anwendbarkeit der Ausnahme auf Nicht-CO₂-Wirkungen nicht eindeutig. Der ADAC schlägt daher vor, den Wortlaut zu ersetzen durch: *„Dieses Gesetz gilt auch für die Erfassung der bei einer Luftverkehrstätigkeit im Sinne des Teil B Abschnitt 2 des Anhangs auftretenden Nicht-CO₂-Effekte.“* Die Referenz auf den „Luftverkehr“ allgemein ist zu weit gefasst und könnte so ausgelegt werden, dass die Ausnahmen des Anhangs Abschnitt 2 Nr. 33 für Nicht-CO₂-Wirkungen nicht gelten.

Auch im Kurzstreckenbereich besteht Potenzial zur Senkung der Klimawirkung im Luftverkehr. In der ADAC Luftrettung werden elektrisch angetriebene Luftfahrzeuge (eVTOLs) als Notarztzubringer in einem Pilotprojekt erprobt. Diese haben das Potential auch in anderen Wirkungsbereichen auf der Kurzstrecke

nachhaltig Emissionen zu mindern. Daher sollten neben der Förderung von SAF bzw. PtL für Mittel- und Langstrecke ebenfalls Anlaufinvestition und Förderung in elektrisches Fliegen auf der Kurzstrecke eingebracht werden.

Vom BEHG zum ETS II – Gestaltungsoptionen für den Übergang

Entwicklung des CO₂-Preises

Der nationale CO₂-Preis wurde in Deutschland im Jahr 2021 mit dem Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) mit der Perspektive einer späteren Überführung in ein europäisches Handelssystem konzipiert und eingeführt. Bis 2025 ist im BEHG eine Festpreisphase vorgesehen. Für den Übergang gilt national bislang, dass im Jahr 2026 eine Versteigerung mit Preiskorridor zwischen 55 und 65 Euro pro Zertifikat und voraussichtlich ab Anfang 2027 das ETS II-Handelssystem greifen.

Die THG-Mengenbegrenzungen von BEHG und ETS II unterscheiden sich aufgrund unterschiedlicher Bezugsbasis, der einbezogenen Sektoren und der räumlichen Abgrenzung. Im Vergleich von BEHG und ETS II sind daher nicht nur aufgrund des freien Handelssystems Preisunterschiede für CO₂-Zertifikate zu erwarten. Es könnte im ETS II ab 2027 zu Preissenkungen gegenüber dem Preiskorridor des BEHG im Jahr 2026 (55-65€/t CO₂) kommen, mehrheitlich werden in der Wissenschaft aber teilweise erhebliche Preissteigerungen erwartet. Die auf Seiten der EU vorgesehenen Mengenregelungen im ETS II zur Preissteuerung sollen danach nur einen begrenzten Einfluss haben. Eine verlässliche Prognose, wie genau sich der europäische CO₂-Preis konkret entwickeln wird, kann aktuell allerdings nicht vorgenommen werden. Auch dürfen die preissteuernden Mengenregelungen hinsichtlich ihrer tatsächlichen Wirkung nicht überschätzt werden. Beides ist bei der Gestaltung des Übergangs zu berücksichtigen

Gestaltungsoptionen des Verhältnisses von BEHG und ETS II

Da der ETS II den CO₂-Preis europaweit im Handelssystem auf Basis EU-weiter Minderungsziele ermittelt, ist zu entscheiden, ob es angesichts der sektoralen EU-Vorgaben für die Mitgliedstaaten im Rahmen der Lastenverteilungsverordnung (ESR) eines zusätzlichen nationalen Bepreisungsinstruments (s.u. Optionen 2 oder 3) bedarf, um zum Erreichen der ESR-Mengenvorgaben für Deutschland beizutragen. Dieser Bedarf könnte vor allem dann gesehen werden, wenn der ETS II-Preis sehr niedrig sein sollte. Die meisten Analysen gehen aber von einem ETS II-Preis im Jahr 2030 oberhalb des BEHG in 2026 aus.

Der Referentenentwurf sieht vor, die Erhebung eines nationalen CO₂-Preises nach BEHG mit der Einführung des ETS II zu beenden. Der ADAC unterstützt diesen Ansatz. Grundsätzlich bieten sich drei Optionen zur Gestaltung des nationalen CO₂-Preises im Verhältnis zum EU-rechtlich vorgegebenen ETS II:

1. Der nationale CO₂-Preis des BEHG entfällt mit der Einführung des ETS II und die CO₂-Bepreisung wird auf den europäischen ETS II konzentriert. Dies ist im Entwurf vorgesehen.
2. Der nationale CO₂-Preis gemäß BEHG wird als Festpreis bzw. Mindestpreis festgelegt, so dass das nationale System zeitlich begrenzt und parallel zum europäischen System fortgeführt wird. Dieser könnte als genereller Aufschlag auf den ETS II umgesetzt oder, im Fall eines niedrigen ETS II-Preisniveaus, als flexibler Aufschlag zur Absicherung eines Mindestbepreisungsniveaus oberhalb des ETS II.
3. Der nationale CO₂-Preis gemäß BEHG wird als zusätzliches nationales Handelssystem auf den ETS II zeitlich begrenzt weitergeführt.

Bei der Bewertung der Optionen sind aus Verbrauchersicht u.a. folgende Überlegungen von besonderer Relevanz:

Steuerbarkeit des Erreichens nationaler Klimaschutzvorgaben: Der ETS II sorgt als Handelssystem für eine effiziente Einhaltung vorgegebener CO₂-Minderungen auf EU-Ebene und kann durch deren Reduktion Jahr für Jahr ambitionierter ausgestaltet werden. Es ist dabei davon auszugehen, dass Verbraucher und Unternehmen in EU-Staaten mit niedrigen Durchschnittseinkommen stärker auf die Preisanreize reagieren. Deutschland wird anfangs eher unterdurchschnittliche Minderungsfortschritte erzielen. Der ETS II-Preis gewährleistet daher nicht die Einhaltung der Vorgaben der EU-Lastenteilung in Deutschland und auch nicht zwangsläufig die des nationalen Klimaziels für den Verkehrssektor. Hierzu sind andere

zusätzliche Maßnahmen erforderlich, zu denen auch der Fortbestand eines nationalen CO₂-Preises zusätzlich zum ETS II gehören kann.

Effizienz der CO₂-Bepreisung: Sofern Deutschland über ein zum ETS II zusätzliches nationales Handelssystem für Deutschland ein höheres CO₂-Preisniveau als im ETS II etabliert, führt dies dazu, dass in Deutschland zusätzliche Minderungen erbracht werden müssen, dieser Effekt aber durch weniger Minderung in anderen EU-Staaten ausgeglichen wird (Wasserbetteffekt). Angesichts der mittelfristig fortbestehenden Probleme Deutschlands, die Vorgaben der EU-Lastenteilungsverordnung für die Gesamtheit von Verkehr, Landwirtschaft und Gebäude (Wärme) einzuhalten, könnte es allerdings erforderlich werden, in den nächsten Jahren zusätzliche Emissionszertifikate von anderen Mitgliedstaaten zu erwerben, was den Bundeshaushalt und letztendlich auch die Gesamteffizienz der Einhaltung von Klimazielen beeinträchtigen würde.

Soziale Akzeptanz/ Kompensation von Belastungen: Aufgrund der bislang unklaren Preisentwicklung im ETS II lassen sich die zu erwartenden Belastungen nicht genau abschätzen. Generell wird aber von einem höheren Niveau als im nationalen CO₂-Preis von maximal 65 Euro je t CO₂ ausgegangen, bis 2030 ist auch eine Verdopplung oder Verdreifachung nicht ausgeschlossen. Je höher der ETS II-Preis sein wird, desto höher werden die Preise für Diesel und Benzin steigen. Die Akzeptanz hängt somit stark von der Höhe des CO₂-Preises ab. Starke Preisanstiege des ETS II lassen sich entweder durch CO₂-mindernde Maßnahmen oder finanzielle Entlastungen der Verbraucher und Unternehmen vermeiden. Eine Möglichkeit der finanziellen Entlastung ist das Klimageld, weitere Möglichkeiten wären beispielsweise eine Absenkung der Energiesteuer oder eine Erhöhung der Entfernungspauschale. Generell ist hinsichtlich der Akzeptanz auch bedeutsam, ob ein enger zeitlicher Zusammenhang zwischen Belastung und Entlastung besteht. Der Referentenentwurf lässt die Frage der Verwendung der Mittel aus dem ETS II einschließlich Kompensation offen und verweist auf spätere Gesetzgebungen.

Finanzierung von Kompensationsmaßnahmen: Der ETS II führt zu nationalen Einnahmen aus dem EU-Klimasozialfonds und der Veräußerung von Emissionszertifikaten, deren Verwendung aber durch EU-Recht teilweise auf bestimmte Anwendungen wie Haushalte mit niedrigen Einkommen beschränkt ist. Ein Pro-Kopf-Klimageld für jeden Bürger wäre damit nicht vereinbar. Im Falle der Fortführung eines nationalen CO₂-Preises gemäß BEHG steigen die Belastungen der Bürger im Vergleich zur Option 1 (ausschließlich ETS II), aber auch die finanziellen Spielräume des Staates für zusätzliche Kompensationsmaßnahmen unabhängig von EU-rechtlichen Vorgaben.

Die Stärken der Option 1 liegen im Bekenntnis zur Effizienz des ETS II und EU-weiten Harmonisierung der EU-Regulierung, sowie in der Klarheit der Preisbildung für Wirtschaft und Verbraucher ohne nationale Aufschläge. Mit dem Wegfall des BEHG würde es jedoch künftig an einem Instrument fehlen, um national über CO₂-Bepreisung die Erreichung nationaler Klimaschutzziele erreichen zu können. Die Belastung der Verbraucher wäre geringer, allerdings auch die politischen Möglichkeiten zur Finanzierung von Kompensationsmaßnahmen. Umso wichtiger werden andere Maßnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehr.

Für Option 2 spricht die nationale Steuerbarkeit der CO₂-Bepreisung hinsichtlich CO₂-Mindest- bzw. eines erhöhten Anreizes. Dabei kommt es zu zusätzlichen Einnahmen, die nach nationalen Prioritäten verwendet werden können. Dies wäre gerade dann der Fall, wenn der europäische CO₂-Preis unter dem nationalen liegt. Wissenschaftliche Arbeiten zur Preisentwicklung gehen jedoch davon aus, dass der europäische CO₂-Preis künftig deutlich höher sein könnte als im BEHG, weshalb auf ein solches nationales System langfristig verzichtet werden kann. Generell ist eine geringe Effizienz zu erwarten. Zudem könnte es je nach Ausgestaltung zu sehr hohen Belastungen kommen, sollte der ETS II-Preis sich auf hohem Niveau etablieren und zusätzlich noch eine nationale Bepreisung erhoben werden. Das wäre schwer vermittelbar.

Option 3 könnte durch die Vorgabe der ESR-Mengen als erlaubte Emissionsmengen des BEHG-Handelssystems effizient zur Erreichung des nationalen ESR-Zieles beitragen. Deutschland würde aber auf EU-Ebene mehr Minderung erbringen, als sich dies allein aus dem ETS II ergeben würde. Der Aufwand zweier Handelssysteme und auch die mangelnde Erfahrung mit deren Kompatibilität sind jedoch relevante Nachteile. Auch das Akzeptanzrisiko von Doppelbelastungen wäre gegeben.

ADAC Votum für Verzicht auf nationalen CO₂-Preis mit Start ETS II

In der Gesamtabwägung unterstützt der ADAC die Ausgestaltung des Referentenentwurfs, der den Ersatz des nationalen CO₂-Preises durch den ETS II (Option 1) vorsieht. Der nationale CO₂-Preis gemäß BEHG soll demnach mit dem Start des ETS II enden. Ausschlaggebend ist für den ADAC die hohe Wahrscheinlichkeit, dass der ETS II relativ schnell über das Niveau des bisherigen deutschen CO₂-Preises steigen wird und damit für Verbraucher mit nennenswerten Belastungen verbunden ist. Mit Blick auf die generellen Stärken des Instruments der CO₂-Bepreisung, also der hohen Treffsicherheit und der Effizienz, ist der ETS II dennoch ein wichtiger Impuls für Klimaschutz im Verkehr.

Außerdem ist zu beachten, dass der Bund bei hohem ETS II-Preis hohe Einnahmen aus dem ETS II zu erwarten hat, die er teilweise für bisher aus Steueraufkommen finanzierte Ausgaben für die Förderung klimaneutraler Technologien und Mobilität nutzen kann. Er wird somit entlastet und kann den gewonnenen finanziellen Spielraum nutzen, um Entlastungen von Verbrauchern und Unternehmen auch außerhalb der EU-Vorgaben für ETS-Einnahmen verwenden.

Generell ist es wichtig, sich politisch frühzeitig mit geeigneten Formen der Entlastung zu befassen, sollte der ETS II ab 2027 (bzw. 2028) stark steigen. Verbraucher und Unternehmen brauchen hier Planungssicherheit.

Weitere Aspekte

Endphase des CO₂-Preises nach BEHG

Im Referentenentwurf ist vorgesehen, den nationalen CO₂-Preis nach BEHG im Jahr 2026 als Handelssystem mit einem Preiskorridor von 55 bis 65 Euro je t CO₂ auszugestalten. Ein Handelssystem für ein Jahr zu etablieren, wäre ein erheblicher Aufwand, den letztendlich die Verbraucher über Kraftstoffpreise zu bezahlen hätten. Auch der zeitliche Vorlauf scheint ambitioniert. Insofern bestehen Zweifel an der Praktikabilität dieses Ansatzes.

Start des ETS II 2027 oder 2028

Der Start des ETS II könnte EU-rechtlich einmalig auf 2028 verschoben werden, wenn die Gas- und Ölpreise auf einem hohen Niveau sind. Dies würde die Gestaltung des Übergangs maßgeblich betreffen. Würde der Fall eintreten, schlägt das BMWK vor, für das Jahr 2027 wieder ein Festpreissystem einzuführen. Die CO₂-Zertifikate im Brennstoffemissionshandel sollen in diesem Fall preislich an jene im Europäischen Emissionshandel (ETS I) gekoppelt werden. Der ADAC sieht isoliert für ein Jahr ein separates nationales Handelssystem als zu aufwändig an und erachtet es daher als sinnvoll, für das Jahr des Übergangs, unabhängig ob der ETS II 2027 oder 2028 startet, einen Festpreis zu definieren, da hierdurch die Belastung für Verbraucher und Inverkehrbringer planbar wäre. Darüber hinaus ist es geeignet, den bürokratischen Aufwand für alle Beteiligten zu begrenzen. Angesichts dessen und einer kurzzeitigen Verschiebung scheint diese Abweichung dem ADAC sehr gut vertretbar.

Kompensationsbedarf

Es sollten Vorbereitungen für den Fall getroffen werden, dass es beim Start des ETS II zu einer starken Preisentwicklung nach oben kommen könnte. Daher sollten schon jetzt Kompensationsmaßnahmen und deren regelmäßige Anpassung an den tatsächlichen Bedarf festgeschrieben werden. Sie müssen konkret ausgestaltet und mit einem verbindlichen Starttermin verknüpft werden. All dies ist aus Sicht des ADAC geeignet, die Akzeptanz für den Emissionshandel zu begründen und zu bewahren und so auch den Druck in Richtung politische Eingriffe in den ETS zu reduzieren. Selbstverständlich wirken hier auch andere Faktoren wie die Verfügbarkeit von bezahlbaren Alternativen zur fossil angetriebenen Mobilität, doch hat das TEHG hierauf nur begrenzten Einfluss.

Der ADAC verweist in diesem Zusammenhang auf die rechtlichen europäischen Vorgaben zur Nutzung von Einnahmen aus dem ETS II und dem dazugehörigen Klimasozialfonds und schlägt daher zur Entlastung der Verbraucher nachfolgende Maßnahmen zur Prüfung vor:

- Mit Blick auf die Mittelverwendung des EU-Klimasozialfonds sollte geprüft werden, wie Kompensationen für Haushalte mit niedrigem Einkommen ausgestaltet werden können, zum Beispiel durch eine soziale Staffelung eines möglichen Klimageldes.
- Aus Sicht des ADAC wären weitere besonders betroffene Gruppen wie beispielsweise Pendler zu berücksichtigen. Die Erhöhung der Entfernungspauschale und/oder die Anpassung der Energiesteuer kommen hierfür in Betracht.
- Die Unterstützung der Transformation im Verkehrsbereich/ die Förderung klimaneutraler Antriebsarten und Mobilitätsformen sollte ggf. durch geeignete (Entlastungs)Maßnahmen im KTF unterstützt werden.

Schlussbemerkungen

Um die Akzeptanz der Bürger für den CO₂-Emissionshandel im Verkehr als Marktsystem zu gewährleisten, sollten hohe CO₂-Preise grundsätzlich mit Entlastungen kombiniert werden. Zugleich bleibt es erforderlich, mit Förderungen in die Beschleunigung der Transformation des Mobilitätssektors hin zu Klimaneutralität zu investieren. Ausschließlich auf den CO₂-Preis zu setzen, birgt das Risiko vorübergehend sehr hoher Belastungen der Bürger. Aus Sicht des ADAC sollte die Bundesregierung dies bei der Gestaltung des Übergangs berücksichtigen.

ADAC e.V.
Büro Berlin
Unter den Linden 38
10117 Berlin
E-Mail: buero-berlin@adac.de